

Joaquin Juan-Dalac Fernández

Socio Director

es.linkedin.com/in/jjdalac/
jjdalac@thinkandmove.net

Perspectivas sobre la liberación del transporte ferroviario de pasajeros

1. Cuestiones clave

Para valorar las posibilidades de negocio que generará la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros en el corredor Levante, dependemos de la regulación que la Administración va a establecer próximamente mediante diferentes órdenes ministeriales.

Afectará a elementos con fuerte impacto en los ingresos y gastos como las condiciones de servicio impuestas en el título habilitante tanto a RENFE como al operador entrante, el coste de alquiler de trenes en manos de la compañía pública, los cánones por el uso de la infraestructura y posibles estímulos por desempeño, entre otros.

A la espera de la publicación de este paquete regulador, podemos explorar las fortalezas y riesgos del negocio desde el punto de vista de la movilidad actual y el papel que están jugando los modos de transporte existentes.

Planteemos algunas cuestiones clave.

¿La incipiente recuperación económica está propiciando un aumento de la movilidad?

¿Cuáles son las claves del notable aumento de demanda en trenes LD y AVE?

¿Qué efectos se perciben en otros modos de transporte?

2. ¿Recuperación económica es sinónimo de aumento de movilidad?

A la primera pregunta podemos responder que el crecimiento de la actividad económica a escala nacional, en términos de personas ocupadas según la EPA IV trimestre 2014, se sitúa en 2,53% respecto 2013, mientras que la movilidad de larga distancia habría crecido por encima de 3%, según nuestras estimaciones.

3. ¿Cómo explicar el notable incremento de demanda ferroviaria AVE y LD?

En cuanto a la segunda pregunta, los datos nos indican que la demanda en trenes LD y AVE está creciendo debido, entre otras, a las siguientes causas: (a) el aumento global de la movilidad, (b) la inducción de nueva demanda derivada de la política tarifaria aplicada por RENFE desde febrero 2013 y (c) el incremento de servicios y plazas ofertadas este último año.

La suma de estos factores justificaría un aumento de la demanda en trenes LD y AVE próximo a 15% frente al 6% que refleja la cuenta de ingresos y una proporción mayor la cuenta de gastos, en parte debido al aumento de los cánones ferroviarios impuesto por ADIF.

En el corredor Levante ya se observó en 2013 un aumento de demanda respecto 2012 superior a 13%, frente a un aumento de ingresos en torno a 3,6% y un empeoramiento de los gastos próximo a 12%. La tarifa media se situó, aproximadamente, 6,8% por debajo del valor que habría permitido a RENFE alcanzar el break even en el corredor Levante.

Es evidente que la política de descuentos está logrando, en términos absolutos, subir la demanda pero, al descender la percepción media, el incremento de las ventas es sensiblemente menor al de demanda, de modo que una sobre-elevación coyuntural de los costes se come, literalmente, las ganancias logradas.

4. ¿Cómo están reaccionando los modos de transporte en competencia con el tren?

Finalmente, la tercera pregunta, relacionada con el comportamiento de la demanda en otros modos de transporte (avión, autobús, automóvil), tiene una respuesta más compleja. En efecto, según los datos disponibles, el avión ha ganado viajeros como también el automóvil, mientras el autobús presenta una caída ligera.

Las compañías aéreas han ajustado severamente en el corredor Levante su oferta a la nueva dimensión de la demanda y los operadores de autobús mantienen su oferta dada la naturaleza concesional de las líneas regulares de transporte por carretera.

El automóvil sigue gozando de una posición favorable en costes cuando viajan 2 ó más personas, además de ofrecer accesibilidad plena a cualquier destino alejado de las estaciones de transporte, de modo particular a parques empresariales y zonas turísticas.

5. Primeras conclusiones

Como primeras conclusiones de este análisis podemos resaltar en primer lugar que la recuperación económica está propiciando un incremento de la movilidad interurbana de larga distancia.

Esta mejora se acentúa en el corredor Levante por la potencia económica y turística que caracteriza la región de Madrid y las metrópolis de la franja costera. En efecto, el crecimiento anual del empleo en el corredor se cifra en 3,25%, por encima de la media nacional (2,53%).

Desde el lado de los estímulos a la demanda ferroviaria mediante tarifas agresivas, pensamos que la elasticidad tiene un horizonte acotado, por lo que no debería convertirse en el único instrumento de captación de clientes.

No obstante, la aparición en el mercado de un nuevo operador, el entrante, sin duda generará nueva demanda por el incremento de la oferta, de una oferta que no tendrá que ser una mera réplica de la que ofrece RENFE, el incumbente, si no que podrá y deberá diversificar la tipología de cliente.

Finalmente, la consideración del autobús como un aliado para inter-operar rutas de larga distancia ayudaría a transformar la competencia en complementariedad. Sin duda crearía un espacio adecuado de nuevos crecimientos de demanda más sostenidos en ambos modos de transporte.

En este sentido, parece evidente que el operador privado entrante tendrá más capacidades que su rival público para configurar ofertas intermodales.